C 14
286

14.
286.

О РАЗВИТІИ

ВОСТОЧНАГО БЕРЕГА

ЧЕРНАГО МОРЯ

ПОСТРОЙКОЮ ПОРТОВЫХЪ ГОРОДОВЪ.

Документы, представленные Правленіемъ Кавказскаго Строительнаго Общества.

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
Типографія В. С. Балашева, (Бол. Сад., № 49—2).
1875.

С 14/286 ф 1-74/13559

О РАЗВИТІИ

ВОСТОЧНАГО БЕРЕГА

ЧЕРНАГО МОРЯ

ПОСТРОЙКОЮ ПОРТОВЫХЪ ГОРОДОВЪ.

Документы, представленные Правленіемъ Кавказскаго Строительнаго Общества

САНКТПЕТЕРБУРГЪ
Типографія В. С. Балашева, (Бол. Сад., № 49—2).
1875.

Дозволено Цензурою. С.-Петербургъ, Сентября 10-го дня 1875 года.

2007041319

ЗАПИСКА

о необходимости и неотложности устройства портовыхъ городовъ посредствомъ частной акціонерной дѣятельности.

Однимъ изъ важнѣйшихъ средствъ высокаго развитія внутренней производительности и богатства Россіи въ настоящее великое царствованіе послужила сѣть желѣзнодорожныхъ сообщеній, достигшая къ 1-му Іюля прошлаго 1874 года 20,617 открытыхъ движенію верстъ. До 1853 года въ Россіи было только 974 версты желѣзныхъ дорогъ, выстроенныхъ преимущественно распоряженіемъ Правительства, а съ 1853 по 1874 годъ выстроено 19,733 версты. Главною причиною такого быстраго успѣха послужило привлеченіе частной акціонерной дѣятельности къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, стоимость коихъ нынѣ превосходитъ 1½ милліарда рублей. Очевидно, подобный капиталъ не могъ быть ассигнованъ по государственному бюджету въ теченіе 20-ти лѣтъ, и стало быть постройка существующей сѣти желѣзныхъ дорогъ, безъ частной акціонерной дѣятельности, была бы немыслима. Призвавъ содѣйствіе частной предпріимчивости, Правительство нашло справедливымъ гаран-

тировать наименьшій доходъ съ капиталовъ, затрачиваемыхъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, что требовало ежегоднаго ассигнованія по государственному бюджету значительныхъ суммъ; но соотвѣтствующее увеличеніе государственныхъ доходовъ, вызванное усиленіемъ промышленности и торговли посредствомъ выстроенныхъ желѣзныхъ дорогъ, — вмѣстѣ съ другими финансовыми мѣрами послѣдняго времени, — доставило возможность, не только уплачивать всѣ эти суммы гарантіи, но дало средства уничтожить дефицитъ въ государственномъ бюджетѣ, постоянно существовавшій въ прежнее время, и поднять такъ высоко кредитъ Россіи, что, вмѣсто прежней реализаціи 69%, 70% и 75% за сто, при платѣ 5% интереса съ номинальной стоимости, — послѣдній консолидированный желѣзнодорожный заемъ сдѣланъ по 92% за сто при уплатѣ $4^1/_2$% интереса. Такой блистательный результатъ высокоплодотворной дѣятельности администраціи финансовъ Россіи доказываетъ правильность мысли привлеченія частной дѣятельности къ осуществленію государственныхъ цѣлей.

Но однѣ желѣзныя дороги не представляютъ конечной цѣли для обезпеченія выгоднаго оборота и сбыта русскихъ произведеній за границу. По нашимъ дорогамъ хлѣбъ и другія сырыя произведенія не достигаютъ рынковъ сбыта, но останавливаются, такъ сказать, на полъпути. Петербургъ, Рига, Либава, Одесса, Севастополь, Таганрогъ только *конечныя станціи* для нашихъ произведеній, чтобы отправляться далѣе въ Гамбургъ, Лондонъ, Марсель и т. д. уже другимъ, морскимъ путемъ, которымъ мы, по неустройству нашихъ портовъ и по неимѣнію потому торговаго флота, воспользоваться не можемъ. Это обстоятельство, въ началѣ мало замѣтное, съ постройкою цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ, удешевившихъ провозъ нашихъ произведеній *не до рынковъ сбыта*, а только *до промежу точныхъ станцій*, гдѣ должна производится погрузка ихъ на чужія суда въ неудобныхъ русскихъ портахъ, — поставило сбытъ русскихъ

произведеній въ положеніе, крайне невыгодное для производителей, то есть для земледѣльцевъ и землевладѣльцевъ, составляющихъ основу государства. Естественно, что свозя дешево по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбъ изъ дальнихъ областей, гдѣ прежде не было сбыта, въ приморскіе города, гдѣ сбытъ производится только *по требованію* изъ за границы, которое производителямъ впередъ неизвѣстно,—Россія несетъ потери, которыя выплачиваются русскими производителями въ пользу иностранныхъ потребителей. И если усиленный отовсюду свозъ продуктовъ въ приморскіе города роняетъ цѣну на оные въ ущербъ русскаго производителя, то усиленный запросъ на вывозъ моремъ скопившихся продуктовъ,—возвышаетъ цѣну фрахта, которая опять вычитается изъ цѣнности продукта на мѣстѣ и падаетъ всецѣло на русскаго производителя въ пользу иностраннаго арматора. Эту высокую цѣну фрахта мы платимъ притомъ вдвойнѣ: при значительномъ запросѣ *иностранныхъ* судовъ, на лицо оказывается недостаточно, и ихъ требуютъ изъ Лондона, Марсели и т. д., гдѣ, за неимѣніемъ тотчасъ грузовъ на Россію, суда грузятся баластомъ, который потомъ высыпается въ море для засоренія нашихъ гаваней. Такимъ образомъ русская производительность платитъ фрахтъ за пшеницу, платитъ фрахтъ за привезенный баластъ, платитъ и за выгрузку баласта, т. е. за уничтоженіе русскихъ гаваней. Кромѣ того, неустройство нашихъ портовъ требуетъ лишняго расхода на погрузку, которая опять вычитается изъ рыночной цѣны продукта и опять таки выплачивается русскими производителями. Отъ этого, естественно, благосостояніе русскихъ производителей страдаетъ въ пользу иностранныхъ потребителей, иностранныхъ арматоровъ, иностранныхъ фирмъ, производящихъ торговлю русскими произведеніями и въ прямой ущербъ благосостоянію всего русскаго народа и государства. Если бы эти потери требовались государственными или патріотическими цѣлями, то примириться съ ними должно. Но всѣ неизбѣжные

убытки русскаго производства и потребленія въ пользу иностранцевъ вызываются только неустройствомъ нашихъ приморскихъ городовъ и отсутствіемъ русскаго торговаго флота, т. е. такими явленіями, которыя уже давно извѣстны и для устраненія которыхъ Правительство не останавливается передъ крупными пожертвованіями, какъ доказываютъ субсидіи пароходнымъ обществамъ и всѣ мѣры поощренія мореходства и устройства приморскихъ городовъ. Тѣмъ не менѣе число русскихъ приморскихъ городовъ такъ велико, а естественное состояніе ихъ такъ неудовлетворительно, что *одновременное исправленіе и устройство ихъ*, которое только и можетъ измѣнить настоящія крайне неблагопріятныя условія отпуска русскихъ произведеній за границу, — потребовало бы ассигнованія по государственному бюджету колоссальныхъ суммъ, а слѣдовательно быстрое устройство приморскихъ городовъ, точно также какъ постройка сѣти желѣзныхъ дорогъ, возможна только при содѣйствіи частной акціонерной дѣятельности, оказавшей такую громадную услугу въ дѣлѣ послѣднихъ. И потому казалось бы, что привлеченіе частныхъ капиталовъ къ устройству приморскихъ городовъ совершенно раціонально и неотложно въ настоящее время, когда главныя линіи сѣти желѣзныхъ дорогъ уже окончены и будущность ихъ дальнѣйшей постройки обезпечена общимъ сознаніемъ выгодности подобныхъ предпріятій въ такой степени, что даже уменьшеніе гарантіи не останавливаетъ притока къ нимъ капиталовъ.

Основываясь на этомъ, и имѣя въ виду ту пользу, какую можетъ извлечь Правительство изъ устройства восточнаго берега Чернаго моря для развитія производительности Кавказскаго побережья и организаціи могущественнаго торговаго флота, — Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества, — согласно § 1-му Высочайше утвержденнаго устава ограничивая въ началѣ свою дѣятельность предѣлами Кавказскаго Намѣстничества, — предлагаетъ затратить капиталъ въ 17,000,000 руб-

лей, на тѣхъ же основаніяхъ, какъ затрачивались капиталы въ желѣзно-дорожныя предпріятія, съ цѣлію одновременной постройки пяти портовъ въ пунктахъ, значеніе коихъ выяснилось уже топографически, и политико-экономически, а именно—большихъ портовъ въ Анапѣ, Туапсе, Сухумѣ, и каботажныхъ—въ Новороссійскѣ и Геленджикѣ.

Новость гидротехническихъ предпріятій въ Россіи и неувѣренность въ успѣхѣ предлагаемыхъ проектовъ различныхъ сооруженій, производившихся распоряженіемъ Правительства хозяйственно и черезъ подрядчиковъ, требуетъ конечно особыхъ гарантій со стороны Кавказскаго Строительнаго Общества, являющагося съ своимъ починомъ въ дѣлѣ столь великой государственной важности. Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества вполнѣ понимаетъ это и потому предлагаетъ для обезпеченія интересовъ казны и убѣжденія Правительства въ точномъ и правильномъ исполненіи принимаемыхъ имъ на себя обязательствъ, нижеслѣдующія основанія:

1) Принять на себя на восточномъ берегу Чернаго моря одновременную постройку пяти портовъ въ Анапѣ, Новороссійскѣ, Геленджикѣ, Туапсе и Сухумѣ, въ срокъ отъ 3-хъ до 4-хъ лѣтъ, на сумму до 17,000,000 рублей.

2) Каждый портъ построить на собственный свой капиталъ, безъ всякихъ авансовъ, въ размѣрѣ проектовъ и смѣтъ, утвержденныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія.

3) Затраченый на постройку каждаго порта капиталъ возмѣщается Обществу *не ранѣе какъ по совершенномъ окончаніи работъ и поставокъ*, по усмотрѣнію Г. Министра Финансовъ, единовременно или съ разсрочкою и начетомъ 5% интереса, подобно тому какъ выстроена вся сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Очевидно, подобныя предложенія вполнѣ гарантируютъ интересы казны и *не могутъ считаться обременьніемъ государственнаго бюджета*, такъ какъ *расходъ*, т. е. уплата за вы-

строенные порты, *производится не ранѣе какъ въ то время, когда Правительство приметъ эти порты вполнѣ оконченными*, и, имѣя въ нихъ фактическое удовлетвореніе насущной государственной потребности, вмѣстѣ съ тѣмъ *получитъ источники новыхъ доходовъ* въ видѣ различныхъ сборовъ: таможенныхъ, судовыхъ, гильдейскихъ, отпускныхъ, городскихъ, поземельныхъ, акцизныхъ и т. д.

Поэтому финансовая операція по возмѣщенію Кавказскому Строительному Обществу капитала, затраченнаго имъ въ сооруженіе портовъ, ни въ какомъ случаѣ не можетъ стѣснять Правительство.

Если Правительство найдетъ удобнымъ ассигновать по государственному бюджету суммы, потребныя на сооруженіе портовъ по смѣтамъ, утвержденнымъ Г. Министромъ Путей Сообщенія, то Кавказское Строительное Общество, затрачивая эти суммы авансомъ и получая ихъ въ возвратъ только по совершенномъ окончаніи работъ и поставокъ, — тѣмъ самымъ вполнѣ избавляетъ Правительство отъ всякаго риска въ неуспѣхѣ предпріятія.

Если, вмѣсто ассигнованія суммъ по бюджету, Правительство найдетъ болѣе соотвѣтствующимъ разсрочить уплату капитала сооруженія портовъ, то Кавказское Строительное Общество, окончивъ постройку портовъ и довольствуясь 5% интереса на затраченный капиталъ, вполнѣ согласно на тотъ способъ и срокъ погашенія, какой по соображеніямъ Г. Министра Финансовъ будетъ признанъ за наиболѣе соотвѣтствующій выгодамъ Правительства. Преимущество предложеній Кавказскаго Строительнаго Общества въ настоящемъ случаѣ состоитъ въ томъ, что оно принимаетъ работы за сумму опредѣленную по смѣтамъ утвержденнымъ Г. Министромъ Путей Сообщенія т. е. реализируетъ капиталъ сооруженія al pari безъ выпуска бумагъ.

Производя портовыя работы на собственный капиталъ и получая его въ возвратъ не ранѣе окончанія и сдачи Прави-

тельству сооруженій и поставокъ, — Кавказское Строительное Общество представляетъ такія положительныя гарантіи добросовѣстнаго исполненія принимаемыхъ имъ на себя обязательствъ, которыя не могутъ идти въ параллель съ нравственною гарантіею при хозяйственныхъ работахъ, или съ залогами подрядчиковъ при полученіи ими авансовъ отъ самаго Правительства хотя бы и подъ особые залоги рубль за рубль,— при чемъ Правительство должно имѣть въ готовности всю сумму при объявленіи торговъ на производство работъ.

На основаніи всего изложеннаго, Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества вполнѣ убѣждено, что готовность его служить устройству приморскихъ городовъ, т. е. развитію производительности, торговли и морскаго могущества Россіи, встрѣтитъ полное сочувствіе Правительства и содѣйствіе лицъ, любящихъ свое отечество, и сознающихъ всю важность и неотложность довершенія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ постройкою портовъ, безъ которыхъ всѣ пришесенные Россіею пожертвованія на сооруженіе самыхъ линій оказываются для нея не вполнѣ благотворными и служатъ къ увеличенію выгодъ иностранныхъ потребителей русскихъ произведеній въ ущербъ и разореніе русскихъ земледѣльцевъ и землевладѣльцевъ,— что тяжело отзывается на благоденствіи всего народа русскаго и, служа однимъ изъ главныхъ факторовъ пониженія вексельнаго курса, вынуждаетъ значительныя прибавки по всѣмъ статьямъ государственнаго бюджета.

Дозволено цензурою. С. Петербургъ. 20-го Августа 1875 года.

Типографія В. С. Балашева (Большая Садовая, домъ № 49—2).

ЗАПИСКА

объ устройствѣ восточнаго берега Чернаго моря.

Съ прорытіемъ Суэзскаго канала, открывшаго для Россіи, болѣе близкій чѣмъ для Англіи и сѣверной Европы, морской путь съ Индо-Китай. Черное море получило первенствующее значеніе въ политической и промышленной жизни Россіи. Постройка линій желѣзныхъ дорогъ, связующихъ Одессу, Севастополь, Таганрогъ и Ростовъ съ внутренними мануфактурными округами ставитъ Россію въ наиблагопріятнѣйшія условія для быстраго и широкаго развитія морскаго могущества и самостоятельной торговли. Но неустройство береговъ Чернаго моря, служа причиною отсутствія торговаго флота, лишаетъ ее всякой возможности извлечь ту громадную пользу, которая дается ей настоящимъ крайне выгоднымъ географическимъ и политическо-экономическимъ положеніемъ. Желѣзныя дороги безъ портовъ и порты безъ дорогъ не могутъ удовлетворить нуждамъ государства: одушевляя и восполняя другъ друга, они вмѣстѣ служатъ вѣрнымъ средствомъ быстраго народнаго преуспѣянія, но въ отдѣльности, безъ взаимо-

дѣйствія, они не доставляютъ ожидаемыхъ результатовъ. — Этимъ только и объясняется бездоходность нашихъ желѣзныхъ дорогъ, необходимость нѣсколькихъ милліоновъ ежегодно правительственной имъ субсидіи и сравнительно медленное возрастаніе хозяйства, промышленности и торговли Россіи.

Послѣ Крымской войны, Правительство наше обратило вниманіе на развитіе торговаго мореходства и на устройство береговъ Чернаго и Азовскаго морей; но рядъ мѣропріятій въ этомъ отношеній вызывался иниціативою мѣстной администраціи, а не вытекалъ изъ одной общей, единой мысли, которая была бы положена въ основу оцѣнки взаимнаго значенія портовыхъ пунктовъ. Это отсутствіе основнаго плана и служитъ причиною существующаго до сихъ поръ колебанія при опредѣленіи сравнительнаго значенія и неотложности затратъ для устройства портовъ на сѣверномъ берегу Черноморскаго бассейна.

Восточный (Кавказскій) берегъ Чернаго моря еще въ 1863 г. былъ заселенъ непокорными горцами и потому для устройства его ничего не могло быть предпринято, кромѣ сооруженія порта въ г. Поти, какъ единственномъ въ то время доступномъ и мирно осѣдломъ пунктѣ. Съ выселеніемъ горцевъ въ Турцію, эта богатѣйшая окраина Россіи обезлюдилась и усилія Правительства заселить еще новыми жителями, болѣе способными къ труду и гражданственности, не могли увѣнчаться успѣхомъ по отсутствію основныхъ условій всякаго поселенія: торговыхъ центровъ и путей сообщенія.

Восточный берегъ, на всемъ своемъ 500 верстномъ протяженіи, надѣленъ климатомъ южной Европы какой можно встрѣтить въ Россіи только на небольшой части южнаго берега Крыма и, отличаясь обиліемъ водъ и влажности, превосходитъ послѣдній богатствомъ растительности и изобиліемъ рудныхъ богатствъ. Кавказскій хребетъ съ его отрогами къ Черному морю покрытъ нагорнымъ дубомъ, орѣхомъ, негпоемъ, пальмою и другимъ лѣсомъ, годнымъ для кораблестроенія. Фрукты.

виноградъ, красильныя растенія, табакъ, хлопокъ, шелкъ и проч. разводятся здѣсь и могутъ добываться въ произвольномъ количествѣ. До недавняго времени были извѣстны только Ткибульскія каменоугольныя копи; теперь же уголь добывается въ 8 верстахъ отъ Кутаиса, доказывая тѣмъ существованіе громаднаго каменоугольнаго бассейна, который, по сходству формаціи и по заявкамъ угля на р. Бзыби, простирается по всему югозападному склону Кавказа. Наконецъ, не подлежитъ болѣе никакому сомнѣнію и то, что самыя надежныя богатства серебра, золота, мѣди, свинца, и проч. находятся именно въ этихъ незаселенныхъ мѣстахъ Кавказскаго перешейка.

За кавказскимъ хребтомъ, по сѣверному его склону и на лежащей за нимъ равнинѣ, обширныя черноземныя земли даже теперь при малочисленномъ населеніи производятъ массы пшеницы и служатъ для большаго скотоводства, а при удобномъ морскомъ сбытѣ количество этихъ произведеній можетъ быть увеличено въ нѣсколько разъ.

При такихъ естественныхъ условіяхъ, назначеніе восточнаго берега въ общей экономической жизни Россіи очевидно. Онъ долженъ снабжать Россію произведеніями южнаго климата и надѣлять Европу массами зернового хлѣба и продуктовъ скотоводства изъ обширныхъ черноземныхъ равнинъ по сѣверному склону Кавказскаго хребта: онъ долженъ служить для торговаго судостроенія и для горнозаводской производительности, которая, при возможности безпрепятственно работать круглый годъ водою и на открытомъ воздухѣ, обѣщаетъ по крайней мѣрѣ вдвое больше выгоды противъ горнозаводскихъ работъ въ Сибири.

Но всѣ эти богатства края, всѣ выгодныя его условія пребываютъ еще безплодными и для него, и для Россіи. Всѣ принятыя до сихъ поръ мѣры Правительства и всѣ пожертвованія его для водворенія новыхъ поселеній на Черноморской окраинѣ Кавказа и для развитія хозяйства и промышленности въ ней,

не могли принести желаемыхъ результатовъ, собственно потому, что окраина эта совершенно отчуждена отъ Россіи, что въ ней не можетъ водвориться населеніе, ибо нѣтъ ни городовъ, въ которыхъ группировалось бы ремесленное и торговое населеніе, ни дорогъ для обмѣна рабочей силы и произведеній, нѣтъ и удобныхъ морскихъ сообщеній для отпуска и торговли.

Сообразно сему, естественный ходъ развитія восточнаго берега требуетъ *постройки портовъ и проложенія дорогъ* между ними и отъ нихъ къ сѣверному склону Кавказа. Съ дарованіемъ этихъ *всеобъемлющихъ* условій, становятся ненужными всякія другія пожертвованія Правительства и только этимъ раціональнымъ путемъ Россія можетъ быстро подвинуться къ осуществленію великой задачи, указанной ей исторіею и географическимъ положеніемъ, т. е. къ достиженію господства на Черномъ морѣ и къ непосредственному участію въ міровой Индо-Китайской торговлѣ,безъ чего Россія всегда будетъ въ полной зависимости отъ иностранцевъ.

Эта великая задача можетъ быть достигнута или *путемъ историческимъ* подобно тому, какъ сложилось въ тысячу лѣтъ государство Россійское, или *путемъ политико-экономическимъ*, какъ изъ рѣдко населенныхъ англійскихъ колоній, менѣе чѣмъ въ сто лѣтъ (съ 3-го сентября 1783 года) образовалось одно изъ могущественнѣйшихъ государствъ—Сѣверо-Американскіе Штаты.

Первый путь конечно не совмѣстимъ съ понятіями и требованіями настоящаго вѣка, и потому для развитія русскаго могущества на Черномъ морѣ и для развитія главнаго его фактора -восточнаго берега, остается путь политико-экономическій. Создавая желаемое будущее посредствомъ настоящаго, этотъ путь требуетъ, конечно, сильной воли, высокой энергіи и особыхъ усилій, но за то, быстротою увеличенія благосостоянія и могущества государства, сторицею вознаградитъ всѣ временныя пожертвованія.

Прилагая эту общую мысль къ соображенію о развитіи восточнаго берега Чернаго моря, увидимъ, что вопросъ этотъ на практикѣ выясняется, такъ сказать, географически. Восточный берегъ со стороны моря почти вездѣ одинаково открытъ и не имѣетъ ни одного пункта, который служилъ бы убѣжищемъ для судовъ въ бурную погоду и гдѣ суда могли бы свободно и удобно нагружаться и выгружаться. Со стороны же Кавказскаго хребта, берегъ доступенъ только въ нѣсколькихъ, точно извѣстныхъ пунктахъ, куда возможно проложеніе удобныхъ путей сообщенія и въ связи съ которыми только и мыслимо устройство городовъ, которые, помѣщаясь на берегу, должны быть портовыми. Такіе пункты, въ сѣверной части— Анапа, Новороссійскъ и Геленджикъ; въ южной — Сухумъ-Кале; въ средней—Туапсе. Каждый изъ этихъ пунктовъ представляетъ естественный центръ совершенно обособленнаго раіона, не только оправдывающаго, но требующаго устройства и вполнѣ обезпечивающаго существованіе торговаго города Къ каждому изъ нихъ не только возможно, но по стратегическимъ и экономическимъ соображеніямъ, крайне необходимо проложеніе удобнаго пути извнутри края. Другихъ, въ какомъ бы то ни было отношеніи, болѣе удобныхъ пунктовъ не существуетъ и потому колебаніе въ выборѣ невозможно. Все промедленіе окончательнаго рѣшенія дѣла происходитъ единственно отъ недостатка свободныхъ средствъ для устройства всѣхъ пунктовъ одновременно, и потому, вслѣдствіе необходимости, впредь до благопріятнѣйшаго времени, избрать одинъ изъ нихъ, возбуждается усиленное ходатайство каждаго изъ нихъ стать на первую очередь, что, какъ извѣстно, всегда служитъ поводомъ къ затемнѣнію и къ замедленію правильнаго рѣшенія вопроса. Отрѣшаясь же отъ мѣстныхъ воззрѣній и становясь на государственную точку зрѣнія, разрѣшеніе его крайне упрощается, ибо онъ распадается на слѣдующіе простые основные вопросы:

1) Необходимо-ли неотложное устройство восточнаго берега?

2) Достаточно-ли для сего или много пяти портовыхъ городовъ и дорожныхъ сообщеній къ нимъ?

3) Какъ должны быть устроены эти портовые города, въ видѣ-ли портовъ убѣжищъ для каботажнаго плаванія, или имѣть въ виду ихъ будущее политико-экономическое значеніе?

4) Требуемыя для сего затраты могутъ-ли быть сдѣланы съ пользою для государственнаго казначейства и окупятся-ли ожидаемыми выгодами?

Первыя два вопроса, кажется, достаточно выяснились въ несомнѣнно утвердительномъ смыслѣ.

Въ отношеніи третьяго вопроса, очевидно, что только недостатокъ средствъ можетъ служить побужденіемъ къ постройкѣ малыхъ каботажныхъ портовъ, такъ какъ для этого нѣтъ главнаго элемента именно мѣстнаго каботажа, который требуется еще создать привлеченіемъ на восточный берегъ предпріимчиваго населенія, ибо нельзя для сего считать достаточнымъ срочныхъ рейсовъ, пароходовъ Русскаго Общества и нѣсколькихъ судовъ ежегодно приходящихъ изъ Евпаторіи, Ростова и Одессы съ грузомъ соли, провіанта и артиллерійскихъ принадлежностей. Останавливаясь на такомъ рѣшеніи, мы въ сущности ничего не разрѣшаемъ и прибѣгаетъ къ полумѣрамъ, которыя, какъ всегда, даютъ отрицательные результаты. Портовыя же сооруженія менѣе всего способны къ экспериментамъ. Выборъ удобнаго мѣста для каботажнаго порта не можетъ удовлетворять условіямъ, требуемымъ при выборѣ мѣста для большаго порта. Молъ, выстроенный для каботажнаго порта, въ размѣрѣ имѣющихся средствъ, при дальнѣйшемъ развитіи города и его сообщеній, не можетъ служить первымъ звѣномъ послѣдующаго, болѣе обширнаго порта, ибо онъ долженъ удовлетворять совсѣмъ инымъ условіямъ относительно начертанія, и поэтому непремѣнно будетъ помѣхою, затрудненіемъ, которыя надо будетъ устранить, или причиною неудачнаго расположенія будущаго порта, если захотятъ, сдѣланное прежде, —

изъ экономіи, сохранить и внести въ проектъ новаго порта. Одинъ изъ лучшихъ англійскихъ портовыхъ инженеровъ, Рендель, говоритъ по поводу англійскихъ портовъ: „большая часть нашихъ портовъ приведена въ разстройство болѣе неудачными улучшеніями, чѣмъ естественными причинами упадка“ *). И это совершенно понятно, ибо всякая нераціональность, при дальнѣйшемъ своемъ развитіи, приводитъ неизбѣжно къ бо́льшей ошибкѣ. Конечно канцелярскимъ порядкомъ можно изготовить проектъ небольшаго каботажнаго порта, который, постепенно увеличиваясь, можетъ обратиться въ портъ дальняго плаванія; но на практикѣ это немыслимо. Или каботажному порту придется дать несвойственное начертаніе и не подходящій размѣръ, или, удовлетворивъ строго задачѣ каботажнаго порта, при его увеличеніи, придется придать будущему большому порту многія неудобства, вовсе неоправдываемыя мѣстными условіями. Казалось бы, что система малыхъ передовыхъ портовъ, съ постройкою впослѣдствіи внутреннихъ бассейновъ, представляетъ возможность обращенія небольшаго каботажнаго порта въ торговый портъ бо́льшихъ размѣровъ. Но эта вѣроятность только кажущаяся, ибо между числомъ судовъ, вмѣщаемыхъ внутреннимъ бассейномъ и площадью передоваго порта существуетъ извѣстное соотношеніе, безъ соблюденія котораго малый передовой портъ, при большомъ внутреннемъ бассейнѣ, составитъ большое неудобство для движенія судомъ. А потому, при неимѣніи средствъ, гораздо цѣлесообразнѣе выстроить одинъ вполнѣ удобный портъ, не требующій дополненій и улучшеній, нежели имѣть разомъ пять портовъ, мало удобныхъ и неспособныхъ къ расширенію вмѣстѣ съ развитіемъ торговаго ихъ значенія. На этомъ основаніи, если признается необходимымъ строить порты для развитія восточнаго берега, то очевидно они должны соотвѣтствовать—

*) E. K. Calver. The conservation and improvement of tidal rivers.—Pag. 100. London 1853.

не современному намъ, — по отсутствію портовъ, ничтожному мореплаванію на Черномъ морѣ, а той великой и ближайшей будущности, какая ожидается для Россіи отъ эксплоатаціи Кавказа посредствомъ устройства восточнаго берега Чернаго моря.

Но постройка удобнаго порта на восточномъ берегу, при его открытомъ положеніи и отсутствіи мѣстныхъ средствъ къ производству работъ, обойдется не дешево. Полагая стоимость порта отъ 3 до 5 милліоновъ рублей, постройка пяти портовъ одновременно, потребуетъ капитала около 17.000.000 рублей. Возможна-ли такая затрата въ настоящемъ и окупится-ли она тѣми выгодами, которыя при этомъ получатся?

Для рѣшенія этого послѣдняго вопроса допустимъ, что постройка этихъ портовъ будетъ производиться подобно постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, путемъ выпуска процентныхъ бумагъ съ ежегоднымъ погашеніемъ. Въ такомъ случаѣ на капиталъ въ 17.000.000 р. уплата 5% интереса и $^1/_{10}$ % погашенія потребуетъ ежегоднаго расхода по государственному бюджету около 867.000 рублей. Но если Русское Общество пароходства и торговли, за организацію срочнаго плаванія по Черному морю, получаетъ 20 лѣтъ субсидію въ 1.800.000 р. ежегодно, то, сравнивая значеніе еженедѣльныхъ срочныхъ пароходныхъ рейсовъ, для торгово-промышленнаго развитія края, съ значеніемъ устройства одновременно *пяти портовыхъ городовъ* на восточномъ берегу, неисчерпаемыя богатства коего остаются почти безполезными для Россіи, за невозможностью ихъ эксплоатаціи, — кажется трудно не согласиться въ громадной выгодѣ для государства отъ послѣдней мѣры.

Устройство новыхъ портовыхъ городовъ, давая рѣшительный толчекъ развитію хозяйства, промышленности и торговли внутри края и самыхъ городовъ, создаетъ новые источники государственныхъ доходовъ: въ видѣ продажи земель, сборовъ поземельныхъ, акцизныхъ, таможенныхъ, ластовыхъ, гильдейскихъ, гербовыхъ и т. п., и кромѣ того, избавляетъ Прави-

тельство отъ расходовъ на субсидіи для привлеченія поселенцевъ, которые охотнѣе привлекаются новыми городами, представляющими столько шансовъ успѣха для предпріимчивыхъ людей. Кромѣ того самая постройка портовъ, то есть, затраты, производимые на исполненіе работъ представляютъ ничто иное какъ субсидіи, выдаваемыя собраннымъ отовсюду рабочимъ для поселенія и устройства ихъ на новомъ мѣстѣ и такъ сказать для непроизвольнаго съ ихъ стороны служенія государственнымъ цѣлямъ, намѣченнымъ при рѣшеніи устроить портовой городъ.

Субсидія Обществу пароходства и торговли служитъ фактическимъ доказательствомъ, какъ высоко ставитъ наше Правительство развитіе русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ посредствомъ развитія торговаго мореходства. Поэтому можно полагать совершенно своевременнымъ вопросъ о дальнѣйшемъ развитіи его устройствомъ восточнаго берега Чернаго моря посредствомъ сооруженія портовъ и путей сообщенія. Эта задача потребуетъ менѣе средствъ, нежели организація срочнаго пароходства, да притомъ представляетъ не *субсидію*, т. е. премію частнымъ лицамъ за ихъ трудъ и предпріимчивость, но *созданіе новыхъ источниковъ государственныхъ доходовъ* посредствомъ развитія богатѣйшей области Россіи, реализаціей нынѣ бездѣйствующихъ производительныхъ силъ ея.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 6 Сентября 1875 года.

Типографія В. С. Балашева, (Больш. Садов., № 49—2).

ФИНАНСОВЫЯ СООБРАЖЕНІЯ

о возможности и выгодѣ постройки портовъ на Восточномъ берегѣ Чернаго моря.

Покореніе Восточнаго берега Чернаго моря стоило Правительству значительныхъ пожертвованій, и если эта богатѣйшая область Кавказа не вознаградила сторицею расходовъ, сдѣланныхъ для ея пріобрѣтенія, то главною тому причиною должно считать невозможность эксплуатировать ея естественныя богатства, вслѣдствіе невозможности для Правительства одновременныхъ крупныхъ затратъ на заселеніе этаго края, устройство поселеній, городовъ и путей сообщенія между ними Поставленная въ необходимость дѣйствовать *по мѣрѣ имѣющихся средствъ*, мѣстная администрація,- при всей энергіи, заботливости, ясномъ пониманіи нуждъ края и раціональности принимаемыхъ частныхъ мѣръ,—не можетъ достигнуть замѣтныхъ результатовъ, которые выразились бы избыткомъ доходовъ противу расходовъ, потребныхъ на занятіе и охраненіе края. Эти послѣдніе расходы вызываются государственною необходимостью и, не только не могутъ подлежать отмѣнѣ, но

неизбѣжно должны увеличиваться годъ отъ году, по мѣрѣ расширенія административной дѣятельности въ этой обширной, но малолюдной области, гдѣ пока занято всего нѣсколько пунктовъ. Съ финансовой точки зрѣнія, эти расходы представляютъ очевидную и безвозвратную потерю, которая, вслѣдствіе непререкаемыхъ нуждъ государственной политики, должна продолжаться до тѣхъ поръ, пока производительность и торговля этаго края разовьются до того размѣра, чтобы усиленіемъ казенныхъ сборовъ получилась возможность балансировать расходы по занятію и охраненію края. Самымъ могущественнымъ средствомъ достигнуть этого результата была бы постройка портовыхъ городовъ на восточномъ берегу и проложеніе удобныхъ сообщеній между ними и изъ внутри края что, привлекая быстро населеніе, увеличитъ въ десятки разъ цѣнность поземельной собственности и, предоставляя средство дать оборотъ колоссальнымъ богатствамъ Кавказа, нынѣ безполезнымъ, за невозможностью ихъ эксплуатаціи,—послужитъ вѣрнымъ и солиднымъ источникомъ многоразличныхъ государственныхъ доходовъ, какъ то таможенныхъ, судовыхъ, отпускныхъ, гильдейскихъ, городскихъ, поземельныхъ и т. п. Но невозможность для Правительства въ настоящее время крупныхъ затратъ на постройку портовъ и сообщеній къ нимъ, уничтожаетъ всякую мысль объ увеличеніи этихъ доходовъ до уравновѣшенія расходовъ. Такимъ образомъ, вся энергическая дѣятельность Правительства вращается, такъ сказать, по круговой линіи: не можетъ быть доходовъ, потому что невозможны затраты на устройство Восточнаго берега, а затраты становятся невозможными потому, что не имѣется доходовъ, ихъ оправдывающихъ Для устраненія такого безъисходнаго движенія существуетъ только одно средство: пользуясь высокимъ положеніемъ въ какое поставленъ въ настоящее время кредитъ Россіи,—*устроить Восточный берегъ Чернаго моря посредствомъ частной акціонерной предпріимчивости*, которая

дала такой блистательный результатъ при постройкѣ, въ невѣроятно-короткій срокъ, сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, длиною до 24.000 верстъ,—результатъ невозможный, если бы оставалась прежняя система постройки желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, подобно Николаевской и Московско-Курской дорогамъ.

Основываясь на семъ соображеніи, Правленіе Кавказскаго Строительнаго Общества предлагаетъ:

1. Принять на себя постройку на Восточномъ берегу пяти портовъ, на срокъ 3—4-хъ лѣтъ, въ пунктахъ, указываемыхъ топографіею и политико-экономическими потребностями края, именно, въ Анапѣ, Новороссійскѣ, Геленджикѣ, Туапсе и Сухумѣ.

2. Каждый портъ построить на собственный свой капиталъ, въ размѣрѣ проэктовъ и смѣтъ, утвержденныхъ Министромъ Путей Сообщенія.

3. Затраченный на постройку капиталъ возмѣщается Обществу не ранѣе, какъ по совершенномъ окончаніи работъ и поставокъ, по усмотрѣнію Г. Министра Финансовъ—единовременно или съ разсрочкою и начетомъ 5% годовыхъ, подобно тому, какъ выстроена вся сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Это предложеніе разрѣшаетъ вполнѣ неотложную, но невозможную, по современнымъ условіямъ, государственную мѣру *устройства Восточнаго берега*, безъ чего немыслимо развитіе всего Кавказа и вообще русскаго морскаго могущества на Черномъ морѣ.

Кавказское Строительное Общество принимаетъ на себя именно тѣ крупныя, одновременныя затраты, которыя не можетъ сдѣлать Правительство по неимѣнію мѣстныхъ доходовъ, и создаетъ своимъ посредничествомъ именно тѣ мѣстные доходы, которые предоставятъ Правительству средство раціонально устроить кавказское побережье безъ всякаго обремѣненія государственнаго бюджета.

Возрастаніе доходовъ Закавказскаго края происходило въ слѣдующей постепенности:

въ	1866	году	3.693,123 руб.
»	1867	»	3.633,252 »
»	1868	»	4.879,675 »
»	1869	»	5.810,808 »
»	1870	»	5.832,649 »
»	1871	»	5.241,703 »
»	1872	»	5.831,554 »
»	1873	»	5.885,059 »
»	1874	»	7.111,139 »

Такое быстрое увеличеніе доходовъ при настоящихъ, не вполнѣ благопріятныхъ, условіяхъ экономическаго положенія края, даетъ полное основаніе принять за вѣрный, непреложный выводъ, что съ устраненіемъ главнаго препятствія, именно — недоступности Восточнаго берега Чернаго моря, и съ открытіемъ дешеваго морскаго пути для сбыта всѣхъ цѣнныхъ и громоздкихъ произведеній Кавказа,—государственные доходы этой области Россіи увеличатся въ большей прогрессіи, чѣмъ увеличивались до сихъ поръ.

На постройку пяти портовъ, удовлетворяющихъ торгово-промышленнымъ потребностямъ Кавказскаго побережья, Кавказское Строительное Общество предполагаетъ затратить примѣрно до 17.000,000 рублей, что, при 5% интереса и $^1/_{10}$ % погашенія, по окончаніи и сдачѣ всѣхъ этихъ портовъ въ срокъ отъ 3 до 4-хъ лѣтъ, потребовало-бы ежегоднаго ассигнованія по государственному бюджету до 867,000 рублей, тогда какъ ежегодное приращеніе доходовъ, вызванное затратою на Восточномъ берегу 17 милл. руб. и созданіемъ вполнѣ удобныхъ для мореходства и торговли пяти новыхъ отпускныхъ портовъ, конечно, во много разъ превзойдетъ отпускъ 867,000 рублей.

Отсюда слѣдуетъ, что ежегодная уплата за постройку пяти портовъ на Восточномъ берегу ни въ какомъ случаѣ не можетъ стѣснить рессурсовъ настоящаго государственнаго бюджета, но вполнѣ гарантирована какъ естественнымъ приращеніемъ доходовъ Закавказья, такъ еще болѣе созданіемъ новыхъ источниковъ государственныхъ доходовъ, вызываемыхъ самымъ сооруженіемъ этихъ пяти отпускныхъ портовъ, и потому представляетъ мѣру весьма желаательную въ интересахъ Кавказа и всей Россіи.

Чорное море, съ прорытіемъ Суэзскаго канала и съ открытіемъ наиболѣе короткаго пути для индо-китайской торговли, получило для Россіи первенствующее значеніе; но чтобы воспользоваться имъ, Россія должна создать сильный торговый флотъ, иначе всѣ выгоды ея географическаго и политико-экономическаго положенія останутся для нея безполезными. —Громадные дубовые лѣса Восточнаго берега, нынѣ не доступные, и различный цѣнный лѣсъ побережья представляютъ драгоцѣнный матеріалъ для судостроенія. Изобиліе цѣнныхъ и громоздкихъ произведеній Кавказа только ожидаетъ возможности доступа къ берегу, чтобы вызвать значительный запросъ на суда, которыя, имѣя обезпеченные удобные порты вдоль Восточнаго берега, могутъ заниматься мореплаваніемъ круглый годъ. Всѣ эти неизбѣжные результаты отъ постройки пяти портовъ, очевидно, должны имѣть для развитія русскаго торговаго флота неизмѣримо болѣе значенія, чѣмъ правильные еженедѣльные рейсы пароходовъ, установленіе коихъ потребовало отъ Правительства, въ теченіе 20 лѣтъ, субсидій Русскому Обществу Пароходства и Торговли до размѣра 1.800,000 руб. въ годъ.—И если это пожертвованіе съ государственной точки зрѣнія и по опыту оказалось вполнѣ цѣлесообразнымъ и окупилось широкимъ развитіемъ торговаго движенія на Черномъ морѣ, то, очевидно, дальнѣйшее устройство Восточнаго берега его, посредствомъ постройки пяти новыхъ портовыхъ

городовъ, пользуясь капиталомъ и дѣятельностью Кавказскаго Строительнаго Общества, оправдывало бы даже ассигнованіе 867,000 руб. изъ наличныхъ средствъ государственнаго бюджета, въ чемъ, какъ выше изложено, не представляется ни какой нужды, такъ какъ прогрессивное возрастаніе доходовъ Кавказскаго Намѣстничества гарантируетъ невѣроятность приплаты для погашенія портовыхъ сооруженій Восточнаго берега, внѣ усиленія мѣсныхъ доходовъ, вызываемыхъ этою мудрою государственною мѣрою.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 10 Сентября 1875 года.

Типографія В. С. Балашева, (Больш. Садов., № 49—2).

ОСНОВАНІЯ,

принятыя при составленіи проэктовъ портовъ на восточномъ берегу Чернаго моря.

---

1. На всемъ протяженіи восточнаго берега нѣтъ ни одного пункта, гдѣ суда, идущія изъ Керчи въ Поти и обратно, могли бы, въ случаѣ необходимости, укрыться, переждать погоду и избѣгнуть крушенія. Поэтому, первая задача, которой должны удовлетворять проэктируемые порты, есть *удобный входъ и выходъ на рейдъ и въ передовой портъ при всѣхъ опасныхъ вѣтрахъ.*

2. Потребность укрыться въ бурную погоду относится не только къ мелкосидящимъ кабатажнымъ судамъ, но и къ судамъ дальняго плаванія, съ осадкою до 20 футъ. Чтобы эти суда во время сильныхъ бурь, при высотѣ волны 10—12 футъ, могли свободно и безопасно входить на рейдъ, необходимо, чтобы *въ каждомъ изъ проэктированныхъ портовъ было пространство, совершенно закрытое волноломами и молами, съ глубиною 30—35 футъ.*

3. Въ виду неизбѣжности широкаго развитія отпуска многочисленныхъ и цѣнныхъ, но громоздкихъ и сырыхъ произве-

деній Кавказа,—проэктируемые порты должны имѣть значительную внутреннюю площадь, при которой, постепеннымъ распространіемъ постройки набережныхъ, пристаней или бассейновъ, было бы возможно удовлетворять постепенно возрастающему торговому движенію, безъ всякаго измѣненія или перестройки первоначальнаго расположенія моловъ и волноломовъ Это представило бы въ будущемъ вѣроятность громадныхъ расходовъ для улучшенія проэктируемыхъ портовъ, при полной невозможности имѣть окончательно хорошо расположенный портъ. По этому, третья задача будетъ: *принять такое начертаніе моловъ и волноломовъ чтобы они ограждали значительное пространство для порта первостепенной важности и допускали бы въ будущемъ распространеніе набережныхъ и бассейновъ, зависимо отъ постепеннаго развитія торговаго движенія и въ размѣрѣ тѣхъ финансовыхъ средствъ, какія угодно будетъ назначить Правительству въ настоящее время.*

4. Потребность въ размѣщеніи портовъ сообразно условіямъ быстраго развитія Кавказа вполнѣ опредѣлилась при осмотрѣ восточнаго берега Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія. Главными пунктами признаны: Анапа, Туапсе и Сухумъ,—почему и составлены проэкты большихъ портовъ для сихъ трехъ городовъ, Города Новороссійскъ и Геленджикъ лежатъ съ г. Анапою въ одномъ и томъ же районѣ сбыта мѣстныхъ произведеній, но лишены возможности имѣть судоходное сообщеніе съ внутренностью края,—какъ это будетъ имѣть Анапа, при проложеніи проэктированнаго Особою Коммисіею канала (въ 20 верстъ) отъ одного изъ рукавовъ р. Кубани, именно р. Джиги, до Анапы. По этому, Новороссійскъ и Геленджикъ—оба имѣютъ задачею содѣйствовать развитію мѣстнаго мореходства и торговли, и, при существованіи большаго порта въ Анапѣ, могутъ быть только каботажными портами.

5. Смѣтныя исчисленія для исполненія работъ должны быть составлены такъ, чтобы всѣ работы были опредѣлены точно,

безъ всякихъ гадательныхъ цифръ, на основаніи опыта и фактическихъ наблюденій, провѣренныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія. Этимъ устраняется всякая вѣроятность дополнительныхъ смѣтъ и актовъ, которые неизбѣжно измѣняютъ цифру первопачальныхъ ассигнованій далеко за предѣлы предположеній Правительства. Подобный результатъ неизбѣженъ, если за типъ волноломовъ и молъ братъ Марсель, Плимутъ, Дувръ, Амстердамъ и т. п. приморскіе пункты, по своимъ мѣстнымъ условіямъ не имѣющіе ничего общаго съ Черпымъ моремъ и восточнымъ его берегомъ. А потому, при составленіи техническихъ проэктовъ и смѣтъ, предполагается принять типъ Одесскихъ сооруженій, которыя съ успѣхомъ выдержали многолѣтнюю борьбу съ Черноморскими бурями и всѣ детали коихъ подробно и фактически разработаны и провѣрены въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 6 Сентября 1875 года.

Типографія В. С. Балашева, (Больш. Садов., № 49—2).

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ проекту гавани въ г. Анапѣ, Правленія Кавказскаго Строительнаго Общества.

Г. Анапа расположенъ на мысѣ того же имени и находится въ 20-ти верстахъ отъ р. Джиги, одного изъ рукавовъ р. Кубани, устья которой, какъ на Черномъ, такъ и на Азовскомъ моряхъ, загорожены весьма мелководными барами, совершенно препятствующими проходу судовъ. Если провести судоходный каналъ отъ р. Джиги къ Анапѣ и окончить оный въ гавани за Анапскимъ мысомъ, для чего мѣстность вполнѣ удобна и изысканія уже сдѣланы,—то къ гор. Анапѣ направится все судоходное движеніе р. Кубани отъ ст. Кавказской, Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, т. е. на длину 250 верстъ внутрь края.

Такое исключительно выгодное положеніе г. Анапы,— при здоровомъ климатѣ, богатствѣ поселеній этой части Кавказа и быстромъ развитіи города, — обратило вниманіе Г. Министра Путей Сообщенія, который, при личномъ осмотрѣ имъ въ прошломъ году восточнаго берега Чернаго моря, указалъ на

важное значеніе г. Анапы и на необходимость постройки здѣсь искусственнаго порта, вслѣдствіе неудобнаго положенія Анапскаго рейда, имѣющаго рифы и банки, и открытаго всѣмъ опаснымъ для судоходства морскимъ вѣтрамъ и волненію отъ SSW. черезъ W до NNW, при которыхъ не только невозможна разгрузка и нагрузка, но и самая стоянка судовъ опасна, вслѣдствіе вѣроятности быть выброшенными на берегъ, особливо при NW вѣтрахъ, чему были примѣры.

На основаніи изложеннаго, портъ въ Анапѣ долженъ быть расположенъ такъ, чтобы онъ представлялъ соотвѣтствующую будущему торговому развитію гавань, совершенно удобную для нагрузки и выгрузки судовъ при всякой погодѣ въ морѣ, и вмѣстѣ съ тѣмъ, давалъ бы возможность всѣмъ судамъ, плавающимъ въ этой части Чернаго моря, скрыться въ Анапѣ при всѣхъ опасныхъ морскихъ вѣтрахъ и бурныхъ погодахъ и найти на рейдѣ спокойную и вполнѣ безопасную стоянку.

Этимъ условіямъ удовлетворяетъ:

1) Постройка сѣвернаго мола, длиною 621 пог. сажень, который прикрываетъ *рейдъ* (площадью въ 63,700 кв. сажень, не считая мелководной части, предназначенной для каботажныхъ и рыболовныхъ судовъ, площадью въ 48,860 кв. саж.) и *гавань* (площадью 171,516 кв. саж.) при всѣхъ вѣтрахъ и волненіи отъ NO черезъ N до W.

2) Расположеніе западнаго мола, длиною 557 пог. саженъ, который образуетъ собственно гавань и прикрываетъ какъ рейдъ, такъ и гавань отъ вѣтровъ и волненія между SSW и W,

Между окопечностями моловъ образуется входъ, широтою 98 саж., доступный для парусныхъ судовъ при всѣхъ бурныхъ погодахъ отъ SSW черезъ W до N.

Несмотря на такую большую широту входа, не только гавань, но и рейдъ можно считать вполнѣ спокойнымъ, такъ какъ широта входа въ пять разъ менѣе длины огражденной молами площади и потому самое сильное волненіе не будетъ

здѣсь замѣтно, тѣмъ болѣе, что противъ входа оставлено мелководье, гдѣ волна, разбиваясь на пологомъ берегу, не можетъ уже отражаться и дать мѣсто толчеѣ, безпокоющей иногда суда въ закрытыхъ гаваняхъ, гдѣ можетъ происходить отраженіе волны отъ сооруженій. Гавань углубляется до 21-го фута.

Набережныя, длиною 664 пог. саж., выдвинуты въ море, что не стѣсняетъ гавани, имѣющей за симъ площадь 171,516 кв. саж., а между тѣмъ черезъ это расположеніе набережной образуется большая горизонтальная площадь, удобная для постройки коммерческихъ складовъ и магазиновъ, что весьма важно, такъ какъ городъ Анапа выстроенъ на верху высокой горы, между подошвой которой и берегомъ моря лежитъ весьма узкая полоса земли, гдѣ нѣтъ возможности расположить обширныхъ складовъ и магазиновъ, которые посему пришлось бы располагать по склону горы, что крайне неудобно для торговли.

Устье канала, идущаго отъ р. Кубани, предполагается окончить на линіи набережной. Сторону сего канала, обращенную къ городу, предполагается одѣть набережною; сторону же, обращенную къ рейду, во избѣжаніе засоренія, предполагается прикрыть каменною отсыпью и на верху ея устроить бичевникъ на 4 фута выше уровня моря.

Значительное рыболовство, существующее на р. Кубани въ лѣтнее время, привлекаетъ многочисленное морское населеніе (забродчиковъ), которое на зиму уходитъ за недостаткомъ работы. Можно полагать, что съ устройствомъ порта въ г. Анапѣ и съ предоставленіемъ необходимыхъ удобствъ для мѣстнаго каботажа, рыболовство здѣсь будетъ не менѣе значительно и въ зимнее время, когда вдоль восточнаго берега идетъ массами сельдь, анчоусы и проч. и когда появляется множество дельфиновъ, для ловли коихъ ежегодно приходитъ изъ Анатоліи множество турецкихъ рыболовныхъ судовъ. На этомъ

основаніи, все пространство отъ устья канала изъ р. Кубани до сѣвернаго мола предназначено въ исключительное пользованіе городскаго каботажа и рыболовства.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 7 Сентября 1875 года.

Типографія В. С. Балашева (Большая Садовая, домъ № 49—2)

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ проекту порта въ Туапсе.

Городъ Туапсе, послѣ долгихъ колебаній, избранъ наконецъ Особою Высочайше утвержденною Коммисіею, въ 187¼ годахъ, какъ главный центральный коммерческій портъ Кавказскаго побережья, и это избраніе одобрено Г. Министромъ Путей Сообщенія. Коммерческій портъ на восточномъ берегу можетъ пріобрѣсти важное значеніе для всей русской торговли только въ томъ случаѣ, если онъ представлялъ бы исходный отпускной портъ не для одного побережья, но и для всего сѣвернаго Кавказа и лежащихъ за нимъ областей, лишенныхъ возможности сбывать свои произведенія круглый годъ моремъ, которое отдѣлено отъ страны недоступными Кавказскими горами. Поэтому, возможность перейти эти горы желѣзною дорогою съ наименьшимъ расходомъ времени и денегъ — представляетъ главное условіе, опредѣляющее выборъ центральнаго коммерческаго порта на восточномъ берегу. Этому условію удовлетворяетъ вполнѣ только Туапсе: вѣтвь желѣзной

дороги отъ Ростово-Владикавказской дороги, отъ станціи Армавиръ черезъ Майкопъ на Туапсе будетъ имѣть только 190 верстъ длины, и пройдетъ чрезъ Гойтинскій перевалъ, возвышающійся только на 1343 фута надъ уровнемъ моря. Дальнѣйшее продолженіе этой линіи черезъ Ставрополь до Царицына, — захватываетъ въ районъ сбыта Туапсѣ не только произведенія богатѣйшихъ черноземныхъ областей центральнаго Кавказа, лежащихъ по верховьямъ Терека, Кубани и притоковъ ея, но всѣ многочисленныя произведенія Ставропольской губерніи, Калмыцкихъ степей и южноволжскаго бассейна. Съ проложеніемъ же линіи отъ Зимьги до Петровска, Туапсе дѣлается ближайшимъ и самымъ удобнымъ отпускнымъ портомъ для всего сѣвернаго склона Кавказа. Такое топографическое и политико-экономическое положеніе Туапсе заставляетъ принять, что портъ, здѣсь расположенный, долженъ имѣть соотвѣтственную обширность

Городъ Туапсе, расположенный при устьѣ р. Туапсе, лежитъ въ изгибѣ берега, за мысомъ Кодошъ или Чардакъ, прикрывающимъ Туапсенскій рейдъ отъ всѣхъ сѣверныхъ вѣтровъ, такъ что рейдъ этотъ открытъ вѣтрамъ и волненію только отъ SO черезъ S до W, которые достигаютъ здѣсь значительной силы, и потому, не смотря на ровное паденіе дна и весьма хорошій грунтъ, Туапсенскій рейдъ, безъ значительныхъ искусственныхъ сооруженій для образованія рейда и гавани, не можетъ быть удобенъ для мореходства и торговли.

Всѣ искусственныя сооруженія для образованія рейда и гавани необходимо расположить въ открытомъ морѣ, такъ какъ горы, окружающія берегъ къ сѣверу отъ р. Туапсе, не допускаютъ мысли о постройкѣ внутренняго бассейна на материкѣ, а долина самой р. Туапсе, представляющая на планѣ какъ бы удобное для сего мѣсто, — какъ видно изъ профилей, снятыхъ съ натуры, по распоряженію Г. Министра Путей Сообщенія, въ 1874 году Инженеромъ Бестужинскимъ, — со-

вершенно неудобна для постройкѣ здѣсь внутренняго бассейна, съ принадлежащими ему складами и магазинами. Кромѣ того, Туапсе, какъ горная рѣка, приносящая къ устью валуны, при сильныхъ дождяхъ имѣетъ громадную скорость и доставляетъ массу воды; поэтому, если построить бассейнъ въ долинѣ Туапсе и отвести для того воду къ одному изъ краевъ узкой долины Туапсе и загородить настоящій прямой истокъ рѣки плотиною, — то потребуются весьма цѣнныя сооруженія для укрѣпленія дамбъ, окружающихъ бассейнъ,— и все-таки, зная скорость теченія горныхъ рѣкъ и массу воды, одушевленную этою скоростью, приносимую при всякомъ дождѣ, — трудно быть увѣреннымъ, что сдѣланныя дамбы останутся цѣлыми, вода не прорветъ ихъ и не занесетъ за одинъ разъ напосами вырытый въ долинѣ Туапсе внутренній бассейнъ.

На этомъ основаніи, въ представляемомъ проэктѣ, какъ рейдъ, такъ и гавань, расположены въ открытомъ морѣ; это представляетъ въ настоящемъ случаѣ и сравнительное сбереженіе издержекъ на постройку, и положительную гарантію въ долговременномъ существованіи порта.

Рейдъ, площадью 63,863 кв. саж., образуется волноломомъ, длиною 517 пог. саж., расположеннымъ на глубинѣ 35—38 футъ, чтобы суда съ осадкою 20 футъ могли свободно входить на рейдъ при самомъ сильномъ волненіи. Волноломъ составленъ изъ 3-хъ пересѣкающихъ подъ углами линій и закрываетъ рейдъ отъ SO черезъ S до W, т. е. отъ всѣхъ опасныхъ вѣтровъ, которымъ открытъ Туапсенскій рейдъ. Окопечности волнолома удалены отъ берега на 430 и 500 саж., т. е. находятся на такомъ разстояніи, на которомъ суда для входа на рейдъ могутъ совершенно безопасно приближаться къ берегу при самыхъ сильныхъ буряхъ.

Позади рейда расположена гавань, образуемая двумя молами: западнымъ, длиною 511 пог. саж., и восточнымъ, длиною 433 сажени. Молы эти охватываютъ площадь въ 183,518 кв. саж.,

каковую можно считать вполнѣ достаточною при самомъ сильномъ развитіи торговаго движенія порта въ Туапсе. Часть гавани, у корня западнаго мола, на длину 170 пог. саж., предназначается для рыболовныхъ судовъ и каботажа, и потому оставлена съ естественнымъ уклономъ безъ набережныхъ; остальная часть берега, на протяженіи 508 пог. саж., предназначаемая для нагрузки и выгрузки судовъ дальняго плаванія, одѣта набережною, выдвинутою впередъ, для уменьшенія количества землечерпательныхъ работъ и образованія площади, удобной для расположенія складовъ и магазиновъ, для которыхъ прибрежье, окруженное горами, не представляетъ достаточно мѣста. Входъ въ гавань имѣетъ широту 140 саженъ, и такъ какъ онъ прикрытъ волноломомъ и самымъ начертаніемъ моловъ отъ всѣхъ опасныхъ вѣтровъ,—то, не смотря на широту входа, гавань можно считать вполнѣ спокойною и удобною для нагрузки и выгрузки при всякихъ погодахъ въ морѣ.

При проэктируемомъ начертаніи гавани, дальнѣйшее расширеніе ея, по мѣрѣ развитія торговаго движенія въ г. Туапсе, можетъ быть достигнуто сравнительно весьма не большими затратами, потребными на постройку пристаней, показанныхъ пунктиромъ, — въ чемъ, однако, не представляется надобности въ близкомъ будущемъ, ибо, полагая на 1 пог. футъ набережной ежегодную нагрузку и выгрузку въ 200 тоннъ, проэктированная набережная достаточна болѣе, чѣмъ на 711,000 тоннъ или до 45 милліон. пудовъ товаровъ.

Рѣка Туапсе, какъ показано на планѣ съ послѣдней съемки 1875 года, временно проложила себѣ русло параллельно берегу, при чемъ открылся корпусъ затонувшаго здѣсь парохода „Язонъ“. Для исправленія этого направленія, проводящаго рѣку во внутренность проэктируемой гавани и для возможно-дальнѣйшаго удаленія отъ сооруженіе наносовъ, выносимыхъ рукою Туапсе, устье ея спрямлено, какъ показано на планѣ, и удалено на 200 саженъ отъ восточнаго мола.

Проэктируемая гавань предохранена отъ наносовъ, движущихся съ сѣвера, мысомъ, Кодошъ на которомъ, вслѣдствіе его значительнаго выступа, останавливается движеніе голыша; наносы же, которые могутъ идти съ S, должны останавливаться рѣкою Туапсе, особливо если западный ея берегъ одѣть камнемъ и выдвинуть впередъ въ видѣ небольшой буны (épie, groins). Во всякомъ же случаѣ, длина обоихъ молъ и большая глубина (29 и 30 футъ), на которой они оканчиваются, предохраняетъ гавань и рейдъ отъ засоренія на весьма продолжительный періодъ времени.

Морское теченіе въ изгибѣ за мысомъ Кодошемъ весьма слабо и идетъ на такомъ разстояніи отъ берега, что его не слѣдуетъ принимать въ соображеніе при начертаніи искусственныхъ сооруженій.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 10 Сентября 1875 года.

Типографія В. С. Балашева, (Больш. Садов., № 49—2).

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ проэкту порта въ г. Сухумъ-Кале.

Портъ проэктированъ въ западной бухтѣ, вслѣдствіе преимуществъ этой мѣстности, указанныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія при личномъ осмотрѣ восточнаго берега Чернаго моря.

Преимущества эти состоятъ въ слѣдующемъ:

1. Сухумскій заливъ закрытъ мысомъ того же имени отъ StW и Кодорскимъ мысомъ отъ StO; слѣдовательно, Сухумскій заливъ открытъ морскимъ вѣтрамъ и волненію на 8 румбовъ и представляетъ, на всемъ восточномъ берегу, единственный удобный и безопасный въ зимнее время рейдъ для военныхъ судовъ. Рейдъ этотъ лежитъ между берегомъ и створною линіею, показанною на планѣ. Морское дно имѣетъ здѣсь весьма крутое паденіе и за створною линіею стоянка судовъ на якорѣ, вслѣдствіе большой глубины, неудобна,—а потому рейдъ сравнительно не великъ. Если расположить здѣсь сооруженія для коммерческаго порта, то рейдъ будетъ стѣснень

опыми и стоянка военныхъ судовъ будетъ менѣе удобна, а учрежденіе въ будущемъ какихъ-нибудь устройствъ для военнаго флота будетъ невозможно.

2. Крутое паденіе дна восточной бухты требуетъ расположенія волнолома и моловъ на весьма большой глубинѣ, что въ громадныхъ размѣрахъ увеличитъ расходы на ихъ сооруженіе, и при всемъ томъ не достигнется устройства обширнаго рейда, ибо если волноломъ выдвинуть только на 200—300 саженъ отъ берега, то встрѣтимъ глубину моря свыше 8—20 саженъ, не допускающую мысли о сооруженіи подобнаго волнолома при настоящихъ финансовыхъ средствахъ.

3. Въ западной бухтѣ дно идетъ полого, образуя площадь съ ровною глубиною 20 футъ и на 350-ти саженяхъ отъ берега глубина моря не превосходитъ 35—40 футъ. Потому постройка искусственныхъ сооруженій въ западной бухтѣ, сравнительно съ восточной, представляетъ громадное сбереженіе какъ въ расходахъ, такъ и въ самомъ удобствѣ расположенія порта.

Западная бухта, какъ и весь Сухумскій заливъ, открыта вѣтрамъ и волненію на 8 румбовъ и притомъ волненіе, соотвѣтствующее большому протяженію Чернаго моря въ этихъ направленіяхъ, достигаетъ здѣсь значительной силы и требуетъ прикрытія судовъ; для чего необходимы:

1. Расположить волноломъ такого начертанія, чтобы за нимъ, при всѣхъ опасныхъ вѣтрахъ, суда могли скрываться во время бурной погоды и удобно выходить при благопріятныхъ вѣтрахъ.

2. Небольшое протяженіе площади, удобной для расположенія порта, и большая затѣмъ глубина, свойственная Сухумскому заливу,—не допускаютъ расположенія всѣхъ портовыхъ сооруженій въ морѣ, но заставляютъ собственно гавань расположить въ видѣ бассейна, вырытаго въ материкѣ, съ глу-

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ проекту каботажнаго порта въ г. Новороссійскѣ.

Городъ Новороссійскъ лежитъ внутри Новороссійской бухты, представляющей весьма удобный рейдъ, способный по величинѣ помѣстить огромный флотъ. Рейдъ этотъ, очертаніемъ береговъ и отмелью отъ Суджукской косы, хорошо прикрытъ отъ морскихъ вѣтровъ, исключая SO черезъ S до SW, и представлялъ бы весьма удобное мѣсто для устройства большаго коммерческаго и военнаго порта, если бы на немъ не существовало *боры*, береговаго вѣтра, весьма опаснаго зимою, при морозахъ, даже для судовъ, стоящихъ на мертвыхъ якоряхъ. Бора въ Новороссійской бухтѣ, подробно изслѣдованная Высочайше утвержденною Коммисіею 187³/₄ года, производитъ на рейдѣ крутыя, частыя волны и, быстрымъ порывомъ срывая гребни волнъ, обращаетъ ихъ въ брызги и водяную пыль, которыя поднимаются на высоту 18-ти и болѣе футъ и относятся на далекое пространство. Осаждаясь на корпусѣ судна и рангоутѣ, брызги и водяная пыль покрываютъ ихъ слоемъ льда,

тяжесть кого, при продолжительномъ дѣйствіи боры, можетъ быть причиною потопленія судна, какъ это случилось съ тендеромъ „Струя“, въ 1848 году. Такъ какъ плаваніе судовъ вдоль восточнаго берега въ лѣтнее время весьма безопасно, то устройство портовъ должно быть основано на удобствѣ для зимняго бурнаго времени, и потому существованіе боры въ Новороссійской бухтѣ именно зимою, и было причиною предпочтенія г. Анапы для расположенія большаго коммерческаго порта. Тѣмъ не менѣе, городъ Новороссійскъ имѣетъ важное значеніе для прилежащей къ нему плодоносной части Кавказа, и выгоды его бухты для каботажа и рыболовства требуютъ вниманія къ морскому благоустройству этого города. Поэтому, по изслѣдованіямъ Высочайше утвержденной Коммисіи 187³/₄ г., одобреннымъ Г. Министромъ Путей Сообщенія, въ Новороссійскѣ предположено устройство каботажнаго порта, который, съ развитіемъ торговаго значенія, могъ бы распространяться безъ большихъ расходовъ.

Русскія каботажныя суда, приходящія въ Новороссійскъ изъ Ростова и Одессы, не имѣютъ осадки болѣе 10–12 футъ, и потому, казалось, можно бы было ограничиться сооруженіями, доходящими до этой глубины. Но въ г. Новороссійскъ заходятъ обязательно срочные почтово-пассажирскіе пароходы Русскаго Общества, имѣющіе осадку до 18 футъ, и потому, чтобы не лишать Новороссійскъ удобствъ и выгодъ почтово-пассажирскаго сообщенія, проэктируемая гавань имѣетъ часть сооруженій на глубинѣ 21 фута.

Изъ краткаго описанія дѣйствія боры зимою видно, что самая большая опасность отъ дѣйствія боры заключается, *во первыхъ*, въ крутыхъ и частыхъ ударахъ волнъ, отъ которыхъ легко могутъ лопаться якорныя цѣпи, и *во вторыхъ*, въ наростаніи слоя льда на корпусѣ судна и рангоутѣ. Поэтому, искусственныя сооруженія, расположенныя въ Новороссійскѣ

для образованія гавани, должны если не устранять, то значительно ослаблять объ помянутыя опасности.

Для сего необходимо:

1. Расположить волноломъ въ нормальномъ направленіи къ борѣ, обыкновенно достигающей наибольшей силы при NO, за которымъ бы суда могли ошвартоваться вплотную къ набережной и тѣмъ совершенно избѣжать дѣйствія ударовъ крутыхъ и короткихъ волнъ, образуемыхъ борою, на корпусъ судна.

2. На волноломѣ необходимо расположить, въ сторонѣ NO, стѣнку не менѣе 14-ти футъ, такъ, чтобы брызги и пыль, образуемые борою на рейдѣ впереди волнолома, перехватывались стѣнкою, и затѣмъ только самая малая часть ихъ, подымаясь выше 21 фута (высота волнолома надъ уровнемъ 7 фут., высота стѣны 14 фут.), могла бы достигать судна, ошвартованнаго у набережной, причемъ, очевидно, количество льда, которое при этомъ можетъ покрыть рангоутъ и попасть на палубу, ни въ какомъ случаѣ не можетъ достигнуть такой величины, чтобы быть причиною потопленія судна, тѣмъ болѣе, что команда послѣдняго, не подвергаясь сильной качкѣ и прикрытая стѣною отъ непосредственнаго дѣйствія холоднаго вѣтра, всегда можетъ удобно работать для очистки палубы и нижней части рангоута.

3. За волноломомъ со стѣною для удобной выгрузки и нагрузки судовъ, по мѣрѣ развитія торговаго движенія, могутъ быть расположены пристани.

Сообразно симъ мѣстнымъ требованіямъ отъ гавани въ Новороссійскѣ, въ настоящемъ проэктѣ предполагается:

1. Построить волноломъ, со стѣнкою въ 14 фут., высотою въ разстояніи 175 саж. отъ берега, чтобы глубина за нимъ была достаточна для правильнаго сообщенія почтово-пассажирскихъ пароходовъ Русскаго Общества, съ осадкою 18 футъ.

2. Волноломъ, при длинѣ 200 погон. сажень, имѣетъ направленіе перпендикулярное къ NO, т. е. отъ NW на SO. Оконечность его, обращенная къ морю, загнута, чтобы волненіе отъ SO не могло безпокоить суда, ошвартовленныя у набережной.

3. Чтобы суда, стоящія у набережной за волноломомъ, могли всегда имѣть сообщеніе съ берегомъ и могли бы постоянно производить нагрузку и выгрузку,—отъ сѣверной оконечности волнолома до берега на длину 180 пог. саж. предположена деревянная пристань на желѣзныхъ сваяхъ.

4. Для прикрытія каботажныхъ и рыболовныхъ судовъ, которыя будутъ вытащены на берегъ или стоять около онаго,—отъ морскихъ вѣтровъ и волненія, расположенъ молъ *a. b.* на длину 100 пог. саж. Вдоль этого мола набережныхъ не располагается, принимая во вниманіе, что протяженіе ихъ на волноломѣ болѣе чѣмъ достаточно для современнаго торговаго движенія.

5. Такимъ начертаніемъ волнолома и мола получится весьма хорошо прикрытая отъ вѣтровъ и волненія гавань, съ площадью весьма достаточною даже при значительномъ развитіи торговаго движенія въ Новороссійскѣ.

6. Такъ какъ за волноломомъ имѣется глубина, достаточная для почтово-пассажирскихъ пароходовъ Русскаго Общества, а за моломъ и у пристани свободно могутъ выгружаться суда, приходящія изъ Ростова и Одессы, то, имѣя въ виду преобладаніе въ Новороссійскѣ каботажныхъ и рыболовныхъ судовъ, которыя нуждаются не въ набережныхъ, а въ пологомъ берегѣ, никакихъ землечерпательныхъ работъ въ гавани производить не предполагается.

Проэктированный каботажный портъ, какъ видно изъ генеральнаго плана Новороссійской бухты, расположенъ въ самой покойной и закрытой ея части. Начертаніе мола *a. b.* вблизи мыса, очевидно, избавляетъ отъ предположенія, чтобы въ га-

вань могли быть занесены волненіемъ наносы отъ S. Поступленіе же ихъ въ гавань отъ NW весьма мало вѣроятно, такъ какъ движеніе морскихъ наносовъ вдоль берега, въ наиболѣе закрытой части Новороссійской бухты, весьма незначительно.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 11 Сентября 1875 года.

Типографія В. С. Балашева, (Больш. Садов., № 49—2).

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

къ проэкту каботажнаго порта въ ст. Геленджикѣ.

Станица Геленджикъ расположена на южномъ берегу подковообразной бухты, которая вдается на 1600 сажень въ материкъ; имѣетъ наибольшую широту 2250 саж. и по своему виду обѣщаетъ безопасную и покойную якорную стоянку; кромѣ того, имѣетъ весьма хорошій грунтъ (илъ и песокъ съ иломъ) и открыта только отъ SW черезъ W до WNW, черезъ входъ, широтою въ 862 саж., съ каменными рифами у обоихъ мысовъ, такъ, что свободный входъ составляетъ 500 саж. Глубина въ Геленджикской бухтѣ, какъ видно изъ промѣровъ, показанныхъ на планѣ: у входа — 9 саж., уменьшается весьма постепенно къ берегу, и въ 150 саженяхъ отъ него бухта имѣетъ глубину 4 сажени. Всѣ эти достоинства Геленджикской бухты заставляютъ моряковъ предпочитать ее бухтѣ Новороссійской; но существующая здѣсь *бора*, хотя и въ меньшей степени, чѣмъ въ Новороссійскѣ, составляетъ большое неудобство для расположенія здѣсь большаго коммерческаго порта.

Въ 1869 году, до окончательнаго избранія направленія для желѣзной дороги отъ Ростова во Владикавказъ, когда существовало предположеніе о возможности проложенія желѣзной дороги изъ Ростова чрезъ Екатеринодаръ къ одному изъ незамерзающихъ портовъ сѣвернаго Кавказа, особая Коммисія, которой поручено было избраніе наилучшаго для сего пункта, остановила свой выборъ на Геленджикѣ, такъ какъ Анапа лежитъ слишкомъ близко къ Керчи, а Новороссійскъ, вслѣдствіе боры, вовсе неудобенъ для большаго коммерческаго порта, главная дѣятельность коего предполагалась зимою, для сбыта за-границу хлѣбныхъ грузовъ, скопляющихся въ Ростовѣ и другихъ портахъ, вслѣдствіе замерзанія Азовскаго моря. Такимъ образомъ, Геленджикъ поставленъ былъ обстоятельствами какъ пунктъ, конкурирующій съ Туапсе, и въ немъ предполагалось устроить главный коммерческій портъ для сѣвернаго Кавказа.—Послѣдующая, Высочайше утвержденная, Коммисія 187³/₄ года получила болѣе широкую задачу, именно: избрать по всему восточному берегу пункты для портовъ, наиболѣе соотвѣтствующіе быстрому развитію производительности Кавказа, и потому, естественно, значеніе Геленджика измѣнилось, ибо для всего восточнаго берега центральнымъ, и болѣе удобнымъ для проложенія желѣзной дороги изъ внутренности края,—пунктомъ можетъ служить только Туапсе,—какъ это изложено въ пояснительной запискѣ къ проэкту означеннаго порта. Геленджикъ, лежащій только въ 8 миляхъ отъ Новороссійска, имѣетъ только мѣстное значеніе для сбыта продуктовъ окружающей мѣстности и для развитія каботажа и рыболовства; почему для Геленджика составленъ проэктъ каботажной гавани.

Сообразно сему, всѣ сооруженія для образованія гавани можно бы довести до глубины 14 футъ, но въ такомъ случаѣ Геленджикъ долженъ будетъ лишиться правильнаго почтово-пассажирскаго сообщенія пароходами Русскаго Общества, что составило бы большую невыгоду для развивающагося города,

и какъ это не требуетъ сравнительно большихъ расходовъ, то гавань расположена такъ, что въ нее могутъ входить и безопасно стоять суда съ осадкою 18 футъ.

Бора, хотя менѣе сильная, существуетъ и въ Геленджикѣ, и потому тѣ же самыя причины, которыя изложены въ пояснительной запискѣ къ проэкту порта въ Новороссійскѣ, требуютъ, при расположеніи здѣсь гавани, слѣдующихъ сооруженій:

1. Въ направленіи по возможности нормально къ NO, при которомъ бываетъ наиболѣе сильная бора, требуется набережная, вдоль которой могли бы швартоваться вплотную суда, застигнутыя въ Геленджикѣ борою. По мѣстнымъ условіямъ, эту набережную удобнѣе всего расположить вдоль мола *c. b.*, длиною 138 пог. саж., за которымъ образуется покойная стоянка для каботажныхъ рыболовныхъ судовъ.

2. На молѣ *a. b.* необходимо, какъ и на волнорѣзѣ въ Новороссійскѣ, построить прикрывающую отъ NO стѣнку, высотою до 14 футъ.

3. Къ молу *a. b.* придавъ загибъ *a. f.*, длиною 40 саж., необходимый для предохраненія судовъ, ошвартовленныхъ у набережной, отъ порывовъ боры, переходящей иногда къ NNO и N.—Суда, ошвартовленныя у набережной мола *a. b.*, вслѣдствіе широкаго входа въ бухту, открытаго морскимъ вѣтрамъ и волненію отъ SW черезъ W до NNW, при окончаніи боры и переходѣ вѣтра къ сторонѣ моря, могли бы терпѣть аваріи,—почему является необходимость:

4. Построить молъ *c. d. e.*, длиною 288 пог. саж., прикрывающій ошвартовленныя суда вдоль набережной мола *a. b.*

При такомъ расположеніи искусственныхъ сооруженій, Геленджикская гавань представитъ вполнѣ спокойную и безопасную стоянку при всѣхъ морскихъ вѣтрахъ и во время боры, для всѣхъ каботажныхъ судовъ, приходящихъ изъ Керчи и Одессы, а также и для срочно-пассажирскихъ пароходовъ Русскаго Общества.

Малая глубина, на которой проэктированы сооруженія, и расположеніе ихъ не въ открытомъ морѣ, а внутри прикрытой бухты, даетъ возможность значительно уменьшить цѣнность профили сооруженія, и потому проэктируемое начертаніе обойдется сравнительно весьма не дорого.

Набережная вдоль мола предполагается здѣсь только съ глубины 10 футъ и будетъ имѣть протяженіе до 70-ти пог. сажень.

Землечерпательныхъ работъ здѣсь производить не предполагается, ибо какъ для пароходовъ, такъ и для большихъ и малыхъ каботажныхъ судовъ, какъ видно на планѣ, имѣется весьма достаточная площадь помѣщенія (до 29.000 кв. саж.) безъ землечерпательныхъ работъ, которыя въ виду малаго количества выемки, обошлись бы дорого.

Существованіе двухъ мысовъ при входѣ въ бухту, съ окружающими ихъ рифами, останавливаетъ движеніе морскихъ наносовъ, и потому внутри бухты количество двигающихся наносовъ не можетъ быть такъ велико, чтобы требовались какія-либо предохранительныя мѣры противу засоренія проэктируемой гавани.

Въ виду совершенно незначительнаго настоящаго торговаго движенія въ станицѣ Геленджикѣ, на первое время весьма возможно ограничиться только постройкою одного мола *b. a. f.*, оставляя постройку другаго, *c. d. e.*, на будущее время, когда приходъ въ Геленджикъ морскихъ судовъ увеличится.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, Сентября 11 1872 года.

Типографія В. С. Балашева, (Больш. Садок., № 49—2).

2007041319